

## Remissvar: Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Förslagen från Trafikanalys räcker inte för att säkerställa att transportsektorns 2030-mål nås. I denna inlaga vill ChargePoint komma med flera förslag på åtgärder som kan påskynda transportsektorns klimatomställning genom elektrifiering. Elektrifiering av transportsektorn är en viktig politisk prioritering för Sverige. En elektrifierad transportsektor bidrar till den industriella gröna omställningen, ökar Sveriges konkurrenskraft och är en nödvändig förutsättning för att de ambitiösa klimatmålen ska nås.

Företaget ChargePoint är en stor aktör inom laddningsbranschen. ChargePoint grundades i Kalifornien redan 2007 och har en global närvaro. Vi erbjuder helhetslösningar för smart laddning med ambitionen att göra laddning av elfordon så enkel och smidig som möjligt.

Sveriges elektrifiering av transporter är en möjlighet att minska de klimatskadliga utsläppen och gemensamt bygga en framtidssäkrad infrastruktur för laddning som också säkerställer tillgänglighet och tillgång till laddning i hela landet.

Vi på ChargePoint vill ta en aktiv roll i den utvecklingen genom att bidra med vår expertis och delta i en konstruktiv dialog för att påskynda elektrifieringen så att såväl förarna, näringslivet, och samhället gynnas av utvecklingen.

### I korthet

Det finns stora möjligheter för Sverige att öka takten i elektrifieringen, vilket är ytterst angeläget. De större hinder som fortfarande finns är frågor som rör tillstånd för etablering av laddinfrastruktur samt även hur de politiska målen utformas.

Antalet publika och privata laddpunkter behöver visserligen öka i takt med att antalet elfordon ökar, men det är mindre viktigt än kapaciteten för smart laddning och öppna system. Tillgängligheten till laddinfrastruktur måste öka genom ökad tillgång till laddning och reglerade, öppna system, också kallat roaming.

Planering ska vara långsiktig och laddningsbranschens aktörer behöver en stärkt roll i samarbetet mellan stat, myndigheter och näringsliv.

Vi väljer i denna inlaga att komma med förslag och kommentera Trafikanalys förslag enligt följande uppdelning. Hur vi kan underlätta för fordonsladdning hemma; på arbetsplatser, längs vägen (publika laddare), samt vilka andra åtgärder som krävs för att påskynda elektrifieringen.

En viktig princip som måste genomsyra regleringar av laddinfrastruktur är att hänsyn måste tas till hur konsumenter faktiskt agerar. Till exempel talas det ofta om behovet av snabbbladdning, vilket är en viktig komponent i den totala laddinfrastrukturen, dock inte på samma sätt som för andra former av drivmedel. De flesta privatägda elbilar laddas över natten i det egna hemmet och under dagen på arbetsplatserna eller vid andra parkeringsplatser där bilar står en längre tid. Elbilsförare vill inte parkera sina bilar för att ladda, de vill ladda sina bilar där de parkerar.

Rätt typ av laddinfrastruktur behövs på rätt plats för att möta de olika behov som finns och som kommer att uppstå. Ett större fokus behöver riktas på att säkra möjligheten för flera att ladda hemma eller på arbetsplatsen.

Utifrån de olika laddningsbeteendena vill vi därför bidra med konkreta förslag på hur laddning kan underlättas hemma, på arbetsplatser och andra platser där fordon parkeras.

## **Så underlättar vi laddning hemma**

Trafikanalys föreslår en utredning om tillträde till laddning, i syfte att förenkla processen för vissa boende att få tillgång till laddning och därmed möjliggöra för fler att skaffa elbil. Styrmedlet riktar sig till privatpersoner, men påverkar även fastighetsägare som hyresbolag och bostadsrättsföreningar. Vi anser att det behövs regler för att säkerställa tillträde till laddning då utbyggnaden av laddplatser vid lägenhetshus går idag för långsamt.

För bostadsrättsföreningar är kostnaden ofta ett hinder för installation av laddstolpar. Det finns stöd för inköp och installation av själva laddstationen, men den stora kostnaden handlar ofta om markarbete och dragnings av el. I vissa andra länder som till exempel Norge finns det möjlighet att få stöd för sådana kostnader och erfarenheterna är väldigt positiva. Vi anser därför att stöd för just förberedande arbeten behöver utredas även i Sverige. Sådan utredning bör omfatta även samfälligheter och andra fastighetsägare.

## **Så underlättar vi laddning på jobbet**

Arbetsplatsladdning har en positiv effekt för e-mobilitet. Analyser från USA visar att om en arbetsplats redan har laddmöjlighet är det sex gånger större sannolikhet att anställda väljer en elbil som sitt nästa fordon. Om arbetsplatser erbjuder laddning behöver de anställda inte ladda hemma, vilket underlättar särskilt mycket för personer i t.ex. lägenhetshus eller platser med gemensam parkering där det är svårt att ladda hemma

Det är positivt att regeringen från och med 2023 tar bort skatteplikten för kostnadsfri arbetsplatsladdning. Det förenklar för arbetsgivare som vill underlätta hållbart resande.

Elbilar blir allt vanligare hos personer som tar sin tjänstebil hem utanför efter arbetsdagen och laddar hemma över natten. Denna lösning ersätter ofta den gamla modellen där personen i fråga hade en drivmedelskort som innebar att arbetsgivaren stod för drivmedelskostnaden.

I viss mån ersätts drivmedelskortet av ett abonnemang hos en publik laddleverantör, men det finns inte ännu ett smidigt system för ersättning för hemmaladdning. Det är viktigt att få till tydliga skatteregler för hur ersättning för hemmaladdning ska hanteras ur ett skatteperspektiv. Med smarta laddare ökar möjligheterna för att redovisa den verkliga kostnaden för laddning för arbetsbruk, men det kan finnas hinder för det baserat på olika elabonnemang och prismodeller. Därför behöver frågan utredas snarast.

## **Publika laddstationer**

En nödvändig förutsättning för en lyckad elektrifiering är att tillgängligheten till laddinfrastruktur ökar. Det uppnås mest effektivt genom branschöverenskommelser om roaming, eller i brist på detta, lagstiftning nationellt eller på EU-nivå.

Roaming, alltså tillgång till infrastrukturen och möjligheten att ladda ett fordon oavsett vem som äger laddstolpen, är av stor vikt för att göra körupplevelsen bättre för elbilars ägare. Medan privata förare kan vara nöjda med att använda ett kreditkort för att betala för laddning, måste fordonsparksoperatörer hantera kostnaden och betalningssätten för laddning av elbilar. Företag med större fordonsparker vill se var deras förare laddar, hur länge och hur mycket det kostar. Arbetsgivare kanske även vill erbjuda anställda med tjänstebil rabatterad eller gratis avgift. Det enda sättet som dessa affärsmodeller kan fungera är genom roaming via ett abonnemang – kreditkortsbetalningar kommer inte att stödja dessa möjligheter.

### **Incitament för köp av elfordon**

Kostnaden för elbilar sjunker ständigt och sett till totalkostnaden är elbilar redan idag ofta billigare än bilar med förbränningsmotor. När det gäller lätta och tunga lastbilar kan eldrift dock fortfarande vara en dyrare investering och därför behövs det fortsatta incitament för inköp av ellastbil.

Ett bonussystem för inköp av ellastbil kommer att behövas under en tid. Stödet för inköp av tunga ellastbilar bör vara högre för att kompensera för prisskillnaden. När priset för ellastbilar sjunker kan stödet minskas successivt.

Den ekonomiska kalkylen för en lastbil handlar om hur mycket gods den kan lasta och hur effektivt man kan använda fordonet. En utmaning då är att batteriet tar en del av viktutrymmet som annars kunde användas för att transportera varor, något som minskar konkurrenskraften för lätta ellastbilar.

I flera andra EU-länder har man utnyttjat möjligheten som ges i EU direktivet (2018/645) att göra det möjligt att köra en lastbil upp till 4250 kg med B-körkort förutsatt att lastbilen drivs av el eller andra alternativa bränslen och inte har släp. Därför har regelverket för lätta lastbilar ändrats så att medan den normala viktgränsen för en lätt lastbil är 3500kg, får en eldriven lätt lastbil ha en maxvikt på 4250 kg, en reform som även Sverige borde införa.

För vidare frågor, kontakta:

Antti Vainio

Manager, Public Policy, Nordics

[Antti.vainio@chargepoint.com](mailto:Antti.vainio@chargepoint.com)

+46 70-626 77 65